

PCT

ORGANISATION MONDIALE DE LA PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE  
Bureau international

## DEMANDE INTERNATIONALE PUBLIÉE EN VERTU DU TRAITE DE COOPERATION EN MATIERE DE BREVETS (PCT)

(51) Classification internationale des brevets <sup>6</sup> : <b>G08B 21/00</b>	<b>A1</b>	(11) Numéro de publication internationale: <b>WO 99/36894</b> (43) Date de publication internationale: 22 juillet 1999 (22.07.99)
<p>(21) Numéro de la demande internationale: PCT/FR99/00060</p> <p>(22) Date de dépôt international: 14 janvier 1999 (14.01.99)</p> <p>(30) Données relatives à la priorité: 98/00378 15 janvier 1998 (15.01.98) FR</p> <p>(71) Déposant (pour tous les Etats désignés sauf US): CARLUS MAGNUS LIMITED [GB/GB]; Victoria House, Main Street (GI).</p> <p>(71)(72) Déposant et Inventeur: PRIM, Patrick [FR/FR]; 56, rue Patay, F-75013 Paris (FR).</p> <p>(74) Mandataires: PHELIP, Bruno etc.; Cabinet Harlé &amp; Phélip, 7, rue de Madrid, F-75008 Paris (FR).</p>		<p>(81) Etats désignés: AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BY, CA, CH, CN, CU, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MD, MG, MK, MN, MW, MX, NO, NZ, PL, PT, RO, RU, SD, SE, SG, SI, SK, SL, TJ, TM, TR, TT, UA, UG, US, UZ, VN, YU, ZW, brevet ARIPO (GH, GM, KE, LS, MW, SD, SZ, UG, ZW), brevet eurasién (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), brevet européen (AT, BE, CH, CY, DE, DK, ES, FI, FR, GB, GR, IE, IT, LU, MC, NL, PT, SE), brevet OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).</p> <p>Publiée Avec rapport de recherche internationale.</p>
<p>(54) Title: METHOD AND DEVICE FOR DETECTING DROWSINESS AND PREVENTING A DRIVER OF A MOTOR VEHICLE FROM FALLING ASLEEP</p> <p>(54) Titre: PROCEDE ET DISPOSITIF POUR DETECTER ET PREVENIR L'ENDORMISSEMENT DU CONDUCTEUR D'UN VEHICULE AUTOMOBILE</p> <p>(57) Abstract</p> <p>The invention relates to a method and device using an optoelectronic sensor (10) in combination with an electronic unit (19), in accordance with French patent application no. 96.09420, filed on 26 July 1996 and International patent application (PCT) PCT/FR97/01354 filed on 22 July 1997, arranged inside the motor vehicle. The sensor is adjusted in line with the head of the driver sitting in said motor vehicle at the same time as the inner rear-view mirror, which comprises a one-way mirror (9) behind which the sensor (10) is positioned. After detecting the presence of a driver seated in the motor vehicle they frame first the whole face and then the eyes of the driver in the video signal raster emitted by the sensor (10) aided by the electronic unit (19) and then determine the successive durations of blinking episodes, which are compared with a limit value situated between one duration typical of an awake person and another duration typical of a drowsy person. A signal (transmitted by an alarm unit 22) suitable for waking the driver is triggered when the duration of blinking exceeds the limit.</p> <div data-bbox="787 1270 1347 1659"> </div>		

(57) Abrégé

Le procédé et le dispositif selon l'invention mettent en oeuvre un ensemble capteur optoélectronique (10) - unité électronique (19), selon la demande de brevet français N° 96.09420 déposée le 26 juillet 1996 et la demande de brevet international (P.C.T.) PCT/FR97/01354 déposée le 22 juillet 1997, disposé à l'intérieur du véhicule automobile, le capteur étant orienté vers la tête du conducteur en place dans celui-ci en même temps que le rétroviseur intérieur qui comporte un miroir sans tain (9) derrière lequel est disposé le capteur (10). Ils réalisent, après détection de la présence d'un conducteur en place dans le véhicule, le cadrage d'abord du visage entier, puis des yeux, de celui-ci dans les trames du signal vidéo débité par le capteur (10), grâce à l'unité électronique (19), et ensuite la détermination des durées successives des clignements des yeux, celles-ci étant comparées à un seuil compris entre une telle durée pour une personne éveillée et une telle durée pour une personne somnolente et un signal (émis par une alarme (22) apte à éveiller le conducteur étant déclenché lorsque la durée de ses clignements dépasse ledit seuil.

UNIQUEMENT A TITRE D'INFORMATION

Codes utilisés pour identifier les Etats parties au PCT, sur les pages de couverture des brochures publiant des demandes internationales en vertu du PCT.

AL	Albanie	ES	Espagne	LS	Lesotho	SI	Slovénie
AM	Arménie	FI	Finlande	LT	Lituanie	SK	Slovaquie
AT	Autriche	FR	France	LU	Luxembourg	SN	Sénégal
AU	Australie	GA	Gabon	LV	Lettonie	SZ	Swaziland
AZ	Azerbaïdjan	GB	Royaume-Uni	MC	Monaco	TD	Tchad
BA	Bosnie-Herzégovine	GE	Géorgie	MD	République de Moldova	TG	Togo
BB	Barbade	GH	Ghana	MG	Madagascar	TJ	Tadjikistan
BE	Belgique	GN	Guinée	MK	Ex-République yougoslave de Macédoine	TM	Turkménistan
BF	Burkina Faso	GR	Grèce	ML	Mali	TR	Turquie
BG	Bulgarie	HU	Hongrie	MN	Mongolie	TT	Trinité-et-Tobago
BJ	Bénin	IE	Irlande	MR	Mauritanie	UA	Ukraine
BR	Brésil	IL	Israël	MW	Malawi	UG	Ouganda
BY	Bélarus	IS	Islande	MX	Mexique	US	Etats-Unis d'Amérique
CA	Canada	IT	Italie	NE	Niger	UZ	Ouzbékistan
CF	République centrafricaine	JP	Japon	NL	Pays-Bas	VN	Viet Nam
CG	Congo	KE	Kenya	NO	Norvège	YU	Yougoslavie
CH	Suisse	KG	Kirghizistan	NZ	Nouvelle-Zélande	ZW	Zimbabwe
CI	Côte d'Ivoire	KP	République populaire démocratique de Corée	PL	Pologne		
CM	Cameroun	KR	République de Corée	PT	Portugal		
CN	Chine	KZ	Kazakhstan	RO	Roumanie		
CU	Cuba	LC	Sainte-Lucie	RU	Fédération de Russie		
CZ	République tchèque	LI	Liechtenstein	SD	Soudan		
DE	Allemagne	LK	Sri Lanka	SE	Suède		
DK	Danemark	LR	Libéria	SG	Singapour		
EE	Estonie						

PROCEDE ET DISPOSITIF POUR DETECTER ET PREVENIR L'ENDORMISSEMENT DU CONDUCTEUR D'UN VEHICULE AUTOMOBILE

La présente invention a pour objet un procédé et un dispositif pour surveiller en continu l'état de vigilance du conducteur d'un véhicule automobile, afin de détecter et prévenir une tendance éventuelle à l'endormissement de celui-ci.

On sait qu'une proportion non négligeable, sinon importante, des accidents sur route résultent de l'endormissement, total ou partiel (sommolence), du conducteur d'un véhicule automobile (auto particulière, auto utilitaire, camionnette, camion), avec pour résultat de nombreux morts et blessés.

On voit donc l'intérêt, humain et économique, à éviter l'endormissement d'un conducteur en provoquant une alarme, notamment sonore, dès que celui-ci tend à s'assoupir, afin de l'éveiller.

Pour détecter la tendance à l'endormissement d'un conducteur, on a proposé sur un véhicule automobile

- d'une part, de détecter la variation de l'actionnement du volant par un conducteur qui tend à s'endormir et
- d'autre part, de détecter la variation des déplacements verticaux des paupières d'un conducteur qui tend à s'endormir.

La présente invention met en œuvre une détection du second type (surveillance des déplacements des paupières) et elle est basée sur une constatation physiologique, à savoir la modification de la durée des clignements des yeux, ainsi qu'éventuellement des intervalles de temps entre deux clignements successifs, donc la cadence des clignements, lorsqu'une personne passe de l'état éveillé à l'état de somnolence précédant l'endormissement de celui-ci : la durée des clignements d'œil d'une personne est de l'ordre de 100 à 200 ms (millisecondes) lorsqu'elle est éveillée et de l'ordre de 500 à 800 ms lorsqu'elle somnole, tandis que l'intervalle de temps séparant deux clignements successifs, qui est sensiblement constant à l'état éveillé, varie dans une plage relativement large à l'état somnolent. C'est la variation de la durée des clignements qui est essentiellement mise en œuvre dans le cadre de l'invention.

Le procédé et le dispositif selon l'invention décèlent l'augmentation de la durée des clignements des yeux du conducteur et déclenchent une alarme, sonore ou autre, lorsque cette durée dépasse un seuil déterminé, compris en particulier entre 200 et 500 ms, par exemple égal à 350 ms, ce seuil étant éventuellement modifiable en fonction de la physiologie du conducteur.

Dans la demande de brevet français N° 96.09420 déposée le 26 juillet 1996 et la demande de brevet international (P.C.T.) PCT/FR97 /01354 déposée le 22 juillet 1997, en invoquant la priorité de ladite demande de brevet français, l'inventeur de ces deux demandes étant également l'inventeur de la présente invention, on a décrit un procédé et un dispositif, fonctionnant en temps réel, pour le repérage et la localisation d'une zone en mouvement relatif dans une scène, ainsi que pour la détermination de la vitesse et de la direction du déplacement.

Parmi les applications envisagées de ce procédé et ce dispositif, on a décrit, dans lesdites demandes de brevet, la mise en œuvre de ceux-ci pour l'observation et la surveillance d'une zone constituée par la tête d'un conducteur automobile, afin de détecter et prévenir l'endormissement de celui-ci.

Selon cette application particulière des procédé et dispositif desdites demandes de brevet :

- on produisait un signal vidéo représentatif, en temps réel, des images successives des yeux du conducteur ;
- on traitait ce signal vidéo pour, successivement et en continu,
  - détecter, dans l'image des yeux de ce conducteur, les déplacements verticaux des paupières représentatifs du clignement de celles-ci ;
  - déterminer la cadence de ces déplacements verticaux et
  - repérer les cadences inférieures à un certain seuil, qui correspond sensiblement à la cadence de clignement à l'état éveillé du conducteur ; et
- on déclenchait une alarme en cas de franchissement de ce seuil vers le bas par lesdites cadences, afin d'éveiller le conducteur.

La présente invention a pour objet des perfectionnements aux procédé et dispositif des demandes de brevet précitées, en ce qui concerne leur application à la surveillance d'un conducteur automobile, afin de détecter sa tendance éventuelle à l'endormissement.

Ainsi l'article de Hiroshi Ueno et al. intitulé « Development of drowsiness detection system », publié dans la revue de l'Institute of Electrical and Electronics Engineers (IEEE) du 31 août 1994 pages 15-20, analyse les différentes techniques de détection de l'assoupissement du conducteur d'un véhicule automobile au volant. En particulier on mentionne la mise en œuvre d'une caméra vidéo associée à un calculateur de traitement de l'image vidéo, au moyen d'un logiciel réalisant, d'une part, la détection du visage du con-

ducteur, notamment d'un rectangle englobant un oeil, et, d'autre part, du rapport des durées des yeux ouverts et des yeux fermés pour déterminer des critères d'endormissement.

- La demande de brevet allemand publiée DE 197 15519 et la demande de brevet français publiée correspondante n° 2.747.346 décrivent un appareil et un procédé d'estimation du niveau de somnolence du conducteur d'un véhicule mettant en oeuvre une caméra vidéo disposée aux pieds du conducteur du véhicule et un calculateur de traitement de l'image fournie par la caméra, avec un logiciel qui détecte les clignements des yeux par détermination du temps écoulé entre le début et la fin des clignements. En particulier, une unité 10 du calculateur réalise
- la mémorisation de l'image vidéo et le traitement de celle-ci afin de déterminer une région comprenant les yeux du conducteur,
  - la détection de l'intervalle de temps entre la fermeture des paupières du conducteur et l'ouverture complète de celles-ci; et
  - un traitement dans une mémoire 11 et une unité de calcul 22, en combinaison avec l'unité 10, afin de calculer un rapport d'apparition de clignements lents.

- La demande de brevet internationale publiée WO 97/01246 a pour objet un système de sécurité comportant une caméra vidéo disposée dans le rétroviseur intérieur d'un véhicule automobile et un écran vidéo déporté pour l'analyse de ce qui se passe dans le véhicule et autour de celui-ci, ainsi que de ce qui s'est passé grâce à l'enregistrement du signal vidéo de sortie de la caméra. Il s'agit en fait d'une caméra cachée (dans le rétroviseur), afin d'échapper aux regards des intrus, et qui observe une aire étendue couvrant l'intérieur et l'environnement du véhicule, l'enregistrement permettant de repérer plus tard ce qui s'est passé dans cette aire (page 6, lignes 13 à 19), et non pas d'un capteur dont l'angle de vision est sensiblement limité au visage du conducteur afin de détecter son endormissement éventuel et provoquer son éveil.

- Ces documents antérieurs mettent en oeuvre une véritable caméra vidéo et un calculateur externe, la détection du clignement des yeux dans ledit article et lesdites demandes française et allemande requérant une unité complexe de traitement, tandis que ladite demande internationale ne résout pas le problème de la détection de l'endormissement. le conducteur s'il sommeille n'étant capable de regarder ni l'écran vidéo, ni l'enregistrement des images vidéo. On voit donc que ce document ne concerne pas le même domaine technique que les deux documents précédents.

Par rapport à ces documents antérieurs, la présente invention réalise une meilleure approche de la prise de mesure du clignement des yeux du conducteur ; en effet

- elle permet de mettre en œuvre dans le rétroviseur du véhicule un simple capteur (éventuellement le capteur d'une caméra vidéo miniature), notamment un capteur MOS, 5 qui n'est pas forcément au format vidéo classique ;
- elle réalise un mouvement de l'axe optique du capteur lié au déplacement du rétroviseur par le conducteur afin de diriger ledit axe vers le visage du conducteur ;
- elle permet une perception visuelle intégrée, un circuit intégré assurant une détection immédiate des mouvements des paupières ;
- 10 - elle met en œuvre un processeur très simple pour le traitement des informations fournies par le capteur ;
- elle permet l'intégration possible dans une puce électronique (chip) du capteur, de l'électronique associée à celui-ci et du calculateur, le tout disposé dans le rétroviseur ;
- elle donne la possibilité d'associer une telle puce disposée à l'intérieur du rétroviseur 15 au processeur prévu dans le tableau de bord, le rétroviseur constituant ainsi un appareil intelligent de détection de l'endormissement, d'un coût raisonnable du fait qu'il comporte, par rapport à un rétroviseur intérieur classique, simplement une puce et un dispositif mécanique d'orientation de cette puce supplémentaire.

Dans ces conditions, l'invention a tout d'abord pour objet un procédé pour 20 surveiller en continu l'état de vigilance du conducteur d'un véhicule automobile, afin de détecter et prévenir une tendance éventuelle à l'endormissement de celui-ci,

qui consiste

- à produire un signal vidéo représentatif, en temps réel, des images successives d'au moins le visage du conducteur ;
- 25 - à traiter ce signal, successivement et en continu, pour
  - détecter, dans ce signal, la portion correspondant effectivement à l'image de la tête du conducteur,
  - déterminer la valeur d'un paramètre relatif au clignement des paupières, qui se modifie notablement lors du passage de l'état éveillé à l'état somnolent du 30 conducteur de part et d'autre d'un seuil, et
  - repérer, en temps réel, le franchissement, par la valeur de ce paramètre, de ce seuil représentatif du passage de l'état éveillé à l'état somnolent du conducteur ; et

- à déclencher, en réponse au franchissement de ce seuil, une alarme apte à réveiller le conducteur ;  
et qui est caractérisé en ce que
  - d'une part, le signal vidéo est produit en utilisant un capteur optoélectronique solidaire d'un rétroviseur du véhicule automobile, dimensionné et disposé pour recevoir essentiellement l'image du visage du conducteur en place sur son siège et ayant son axe optique de réception des rayons lumineux dirigé vers la tête du conducteur lorsque le rétroviseur est correctement orienté ; et
  - d'autre part, le traitement dudit signal vidéo consiste, après avoir détecté la présence du conducteur à sa place, à, successivement et en continu ,
    - détecter, à partir d'une analyse des pixels en déplacement entre deux trames successives de même nature dudit signal vidéo, les déplacements horizontaux du conducteur, afin de cadrer le visage de celui-ci dans les trames correspondantes successives du signal vidéo,
    - détecter, à partir d'une analyse des pixels en déplacement entre deux trames successives de même nature dudit signal vidéo, les déplacements verticaux dans le visage, ainsi cadré, du conducteur, afin de cadrer les yeux de celui-ci,
    - déterminer, à partir d'une analyse des pixels en déplacement entre deux trames successives de même nature dudit signal vidéo, les durées successives des clignements des yeux, ainsi cadrés, de celui-ci, ces durées constituant le dit paramètre,
    - comparer ces durées successives des clignements, ainsi déterminées, à un seuil représentatif du passage de l'état éveillé à l'état somnolent du conducteur, et
    - déclencher, lorsque les durées de clignement dépassent vers le haut le dit seuil, une alarme apte réveiller le conducteur.

Avantageusement ledit capteur est placé dans le boîtier du rétroviseur derrière la glace de celui-ci qui est constituée par un miroir sans tain, l'axe optique de réception dudit capteur étant symétrique à un axe orienté dans le plan vertical médian dudit véhicule, par rapport à un axe orthogonal au dit miroir sans tain.

- De préférence, on détecte la présence du conducteur à sa place en déterminant le nombre de pixels correspondants dans les trames successives de même nature du signal vidéo pour lesquels un déplacement significatif est détecté et en comparant ce nombre au nombre total de pixels par trame du signal vidéo, afin de déterminer si le rapport entre le

nombre de pixels représentant un déplacement et le nombre total de pixels par trame dépasse un seuil représentatif du passage de l'absence de conducteur à sa place à la présence d'un conducteur à sa place.

- Le procédé peut, dans des modes de réalisation préférés, comprendre en outre une
- 5 ou plusieurs des caractéristiques suivantes :
- entre les phases de détection des déplacements horizontaux, afin de cadrer le visage du conducteur, et de détection des déplacements verticaux, afin de cadrer les yeux de celui-ci, on prévoit une phase de cadrage large des yeux en se limitant à une portion du visage cadré englobant les yeux et leur environnement immédiat, par application du
  - 10 rapport anthropométrique entre ladite portion et le visage entier d'une personne ;
  - simultanément à la phase de détermination des durées de clignement des yeux, on prévoit une phase de détermination des intervalles de temps séparant deux clignements successifs de ceux-ci et on déclenche une alarme renforcée dès que ces intervalles de temps présentent une irrégularité qui dépasse un seuil déterminé ;
  - 15 - on réactualise en continu les données concernant au moins un des paramètres suivants : déplacements horizontaux, déplacements verticaux, durées des clignements des yeux, intervalles entre clignements successifs, afin de perfectionner les approximations des valeurs normales de ces paramètres pour le conducteur effectivement présent et à l'état éveillé ;
  - 20 - les différentes phases successives du procédé sont réalisées au moyen de programmes informatiques successifs portant sur le traitement des valeurs successives des pixels correspondants des trames de même nature du signal vidéo obtenu à partir dudit capteur.

- La présente invention a également pour objet un dispositif pour surveiller en
- 25 continu l'état de vigilance du conducteur d'un véhicule automobile, afin de détecter et prévenir une tendance éventuelle à l'endormissement de celui-ci, qui met en œuvre le procédé susvisé et qui est caractérisé en ce qu'il comprend, en combinaison :
- a) un capteur optoélectronique, qui, en combinaison avec une électronique associée, élabore, en réponse à la réception de rayons lumineux, un signal vidéo à trames de
  - 30 même nature, ou correspondantes, successives, ledit capteur étant solidaire d'un rétroviseur du véhicule automobile et dimensionné et disposé pour recevoir essentiellement l'image du visage du conducteur en place sur son siège et ayant son axe



optique de réception des rayons lumineux dirigé vers la tête du conducteur lorsque le rétroviseur est correctement orienté; et

b) au moins un circuit intégré comportant

- 5 - des moyens pour détecter la présence du conducteur à sa place dans le véhicule, et pour élaborer un signal de présence ;
- des moyens, activés par ce signal de présence, pour détecter, à partir d'une analyse des pixels en déplacement entre deux trames successives de même nature dudit signal vidéo, les déplacements horizontaux de dit conducteur, afin de cadrer le visage de celui-ci dans les trames successives de même nature dudit signal vidéo, et pour élaborer  
10 un signal de fin de cadrage de visage ;
- des moyens, activés par ledit signal de fin de cadrage du visage, pour détecter, à partir d'une analyse des pixels en déplacement entre deux trames successives de même nature de la portion des trames successives de même nature dudit signal vidéo correspondant au cadrage du visage, les déplacements verticaux dans le visage, ainsi cadré, du conducteur, afin de cadrer les yeux de celui-ci dans ladite portion des trames de ce signal,  
15 et pour élaborer un signal de fin de cadrage des yeux du conducteur ;
- des moyens, activés par ledit signal de fin de cadrage des yeux, pour déterminer, à partir d'une analyse des pixels en déplacement entre deux trames successives de même nature de la portion des trames successives de même nature dudit signal vidéo correspondant au cadrage des yeux, les durées successives des clignements des yeux du conducteur ;  
20
- des moyens pour comparer ces durées successives des clignements, ainsi déterminées, à un seuil représentatif du passage de l'état éveillé à l'état somnolent du conducteur ; et
- des moyens pour déclencher, lorsque les durées des clignements dépassent ledit seuil,  
25 une alarme apte à réveiller le conducteur.

Avantageusement, dans ledit dispositif, ledit capteur est placé dans le boîtier du rétroviseur derrière le miroir de celui-ci, qui est un miroir sans tain, ledit capteur étant porté par une première extrémité d'une première tige traversant, à travers une rotule, un étrier porté par le boîtier du rétroviseur, à l'intérieur de celui-ci, la seconde extrémité de  
30 cette tige étant articulée librement, au moyen d'un joint, à la première extrémité d'une seconde tige traversant, à travers une rotule, le boîtier du rétroviseur, tandis que la seconde extrémité de ladite seconde tige est fixée à la carrosserie du véhicule au dessus du pare-brise, de manière que l'axe optique de réception du dit capteur soit symétrique à un axe

orienté dans le plan vertical médian dudit véhicule, par rapport à un axe orthogonal au dit miroir sans tain.

De préférence, lesdits moyens pour détecter la présence du conducteur à sa place et pour élaborer un signal de présence sont constitués par des moyens pour déterminer le nombre de pixels dans les trames successives de même nature dudit signal vidéo pour lesquels un déplacement significatif est détecté, des moyens pour comparer ledit nombre au nombre total de pixels par trame du signal vidéo, afin de déterminer si le rapport entre le nombre de pixels correspondant à un déplacement et le nombre total de pixels par trame dépasse un seuil représentatif du passage de l'état d'absence de conducteur à sa place à l'état de présence d'un conducteur à sa place.

Le dispositif peut, dans des modes de réalisation préférés, comprendre en outre un ou plusieurs des moyens suivants, à savoir :

- des moyens, activés par ledit signal de fin de cadrage du visage, pour sélectionner, dans ladite portion des trames successives dudit signal vidéo correspondant au cadrage du visage, une portion réduite correspondant à un cadrage large, ou grossier, des yeux du conducteur englobant les yeux et leur environnement immédiat par application du rapport anthropométrique entre ledit cadrage large et le visage entier d'une personne et des moyens pour élaborer un signal de fin de cadrage large des yeux, ce signal activant lesdits moyens pour détecter les déplacements verticaux dans le visage du conducteur ;
- des moyens, fonctionnant en parallèle avec lesdits moyens pour déterminer les durées successives des clignements des yeux et donc activés par ledit signal de fin de cadrage des yeux, pour déterminer les intervalles de temps séparant deux clignements successifs et pour déclencher une alarme renforcée dès que ces intervalles de temps présentent une irrégularité qui dépasse un seuil déterminé ;
- des moyens pour réactualiser en continu les données concernant au moins un des paramètres suivants : déplacements horizontaux, déplacements verticaux, durées des clignements des yeux, intervalles entre clignements successifs, afin de perfectionner les approximations des valeurs normales du paramètre impliqué pour le conducteur effectivement présent et à l'état éveillé.

Avantageusement l'ensemble capteur – unité électronique de traitement est réalisé comme décrit et illustré dans les deux demandes de brevet susmentionnées ayant le même inventeur que la présente.

L'invention a également pour objet, à titre de produit industriel nouveau, un rétroviseur de véhicule automobile, caractérisé en ce que son miroir est constitué par une glace sans tain et en ce qu'il comporte, derrière cette glace, un capteur optoélectronique qui coopère avec une unité électronique telle que décrite dans la demande de brevet français  
5 N° 96.09420 déposée le 26 juillet 1996 et la demande de brevet international (P.C.T.) PCT/FR97/01354 déposée le 22 juillet 1997, cette unité étant également disposée à l'intérieur du rétroviseur et étant apte à déclencher un dispositif d'alarme dès que ladite unité détermine que les mouvements verticaux des paupières d'une personne regardant la face avant de ladite glace correspondent à une durée des clignements des yeux qui dépasse  
10 un seuil prédéterminé inclus dans l'intervalle temporel compris entre la durée des clignements d'une personne éveillée et celle d'une personne qui somnole.

De préférence ledit rétroviseur porte au moins une diode électroluminescente au moins dans l'infra-rouge qui est activée au moins lorsque la luminosité ambiante devient insuffisante pour éclairer le visage du conducteur, ledit capteur optoélectronique étant sen-  
15 sible, entre autres, aux radiations infra-rouges émises par ladite diode.

Avantageusement, dans le dispositif ainsi que le rétroviseur selon l'invention, le capteur, ladite électronique associée et ledit circuit intégré sont constituées par une puce électronique (chip) disposée à l'intérieur du boîtier du rétroviseur.

On va décrire maintenant un mode de réalisation préféré d'un dispositif selon  
20 l'invention, mettant en œuvre le procédé selon l'invention, ainsi que certaines variantes de celui-ci, avec référence aux dessins annexés, sur lesquels :

Les figures 1 et 2 sont des vues, respectivement de côté et par-dessus, illustrant schématiquement la tête d'un conducteur de véhicule automobile et ses axes de vision vers l'avant et vers l'arrière.

25 La figure 3 illustre schématiquement la disposition classique du miroir d'un rétroviseur intérieur dans un véhicule automobile et les différents axes de vision du conducteur, cette figure correspondant à l'état de la technique.

Les figures 4 et 5 représentent respectivement l'ensemble et les articulations d'un rétroviseur avec le capteur optoélectronique et son électronique associée dans le cadre de  
30 l'invention.

La figure 6 illustre le champ du capteur optoélectronique prévu dans le rétroviseur des figures 4 et 5.

Les figures 7 et 8 représentent la manière de cadrer le visage du conducteur en place.

Les figures 9 et 10 représentent la manière de cadrer les yeux du conducteur en place.

5 Les figures 11 et 12 sont relatives à la mesure de la durée des clignements des yeux du conducteur et des intervalles temporels séparent deux clignements successifs.

La figure 13 représente l'ordinogramme des phases successives de fonctionnement.

La figure 14 illustre les avantages de la mise en œuvre, comme capteur, d'un capteur de type MOS.

10 La figure 15, enfin, est une variante de la figure 9, la zone d'observation privilégiée englobant le nez, en plus des yeux.

En se référant tout d'abord aux figures 1 à 6, on va commencer la description détaillée du mode de réalisation préféré de l'invention par celle du dispositif optique et mécanique avec le capteur optoélectronique (micro-caméra vidéo ou capteur MOS avec  
15 lentille incorporée) et son ensemble électronique associé, constitué essentiellement par une ou plusieurs puces, qui transforme l'image captée par le capteur en un signal vidéo qui est traité afin de détecter une tendance à l'endormissement du conducteur en place, observé par ledit capteur.

En effet l'invention utilise essentiellement la variation de la durée des clignements  
20 des yeux d'une personne lors du passage de l'état éveillé à l'état somnolent ou assoupi de celle-ci : une personne éveillée cligne, à intervalles relativement réguliers, des paupières, et donc des cils, en 100 à 200 ms environ, tandis que la durée des clignements de cette personne à l'état somnolent passe à 500 à 800 ms environ, les intervalles entre clignements augmentant et étant variables.

25 Dans le signal vidéo en provenance du capteur optoélectronique à 50 ou 60 trames correspondantes (de même nature) par seconde, on réalise une détection toutes les 20 ms ou 16,66 ms respectivement, ce qui permet de distinguer facilement des durées de 100 à 200 ms ou de 500 à 800 ms (5 à 10 trames pour l'état éveillé ou au contraire 25 à 40 trames pour l'état somnolent dans le cas de 50 trames de même nature par seconde) et donc de  
30 distinguer l'état éveillé de l'état somnolent ou assoupi d'une personne.

Pour une utilisation d'une telle distinction dans le cas du conducteur d'un véhicule automobile, il est désirable de visualiser au mieux la face du conducteur, c'est-à-dire de diriger l'axe optique d'entrée ou réception dudit capteur vers le visage de celui-ci. Le moyen

prévu dans le mode de réalisation préféré de l'invention consiste à profiter du fait qu'un conducteur dirige le rétroviseur de son véhicule vers son visage de manière qu'il ait une vue vers l'arrière du véhicule par réflexion sur le miroir du rétroviseur.

On rappelle, avec référence aux figures 1 à 3, le fonctionnement des rétroviseurs classiques logés à l'intérieur d'un véhicule en position centrale, en étant fixés, avec possibilité d'ajustement de l'orientation de leur miroir, sur une portion de la carrosserie à l'intérieur du véhicule.

Les figures schématiques 1 et 2 montrent, vue de côté et de dessus respectivement, la tête *T* d'un conducteur qui peut observer la rue ou route sur laquelle se trouve son véhicule, d'une part, devant lui (flèche 1) et, d'autre part, derrière lui (flèches 2*a* et 2*b*) grâce au miroir 3 du rétroviseur convenablement orienté. Lesdites flèches 1, 2*a*, 2*b* représentent le parcours des rayons lumineux, 2*b* correspondant au rayon réfléchi sur le miroir 3.

En considérant maintenant la figure schématique 3, qui représente le miroir 3 du rétroviseur, miroir fixé par un bras 4 sur une portion 5 de la carrosserie à l'intérieur du véhicule, avec possibilité d'orientation, on retrouve les axes de visée ou flèches 1, 2*a*, 2*b* des figures 1 et 2. On peut noter que les axes ou flèches 1 et 2*b* sont parallèles et sont dirigés suivant la direction de la rue ou de la route.

Sur cette figure 3, on a également représenté, mais en traits interrompus, l'axe optique 6 perpendiculaire à la face 3*a* du miroir 3 d'un rétroviseur intérieur qui divise l'angle formé par les directions 2*a* et 2*b* en deux moitiés égales (angles *a* et *b* égaux) d'après les lois de la réflexion, et l'axe 7 perpendiculaire à l'axe 2*b* et donc parallèle à la portion de support 5, l'angle *c* entre les directions 7 et 3*a* étant égal aux angles *b* et *a*.

Ces principes de fonctionnement des rétroviseurs intérieurs étant rappelés, on va maintenant avec référence aux figures 4 et 5, exposer le montage mécanique permettant de diriger effectivement l'axe optique d'entrée du capteur optoélectronique vers le visage du conducteur en place, en profitant du fait que le miroir 3 d'un rétroviseur est orienté par le conducteur en place, lorsque cela n'est pas déjà le cas, pour que l'axe 2*a* de visée par le conducteur soit dirigé vers la tête *T* de celui-ci. En effet, si l'axe optique d'entrée du capteur est effectivement dirigé vers la face de conducteur, le signal vidéo produit par celui-ci contiendra les informations nécessaires pour déterminer la durée des clignements des yeux de celui-ci.

Tout d'abord dans le cadre du mode de réalisation préféré de l'invention, le rétroviseur 8 comprend, contrairement au rétroviseurs classiques, une glace sans tain 9 (figure 4) dont la face 9a dirigée vers le conducteur joue le même rôle que la face 3a du miroir 3 d'un rétroviseur classique (figure 3), mais qui permet à un capteur 10 (constitué par une micro-caméra électronique ou un capteur MOS à lentille incorporée), porté par un support 11 (tournant avec le miroir sans tain 9), de recevoir au moins l'image du visage du conducteur en place lorsque le miroir sans tain 9 (avec le rétroviseur 8) est convenablement orienté par le conducteur pour percevoir la rue ou la route derrière lui ou est déjà ainsi orienté (comme c'est le cas pour le miroir classique 3 de la figure 3).

L'articulation mécanique type Cardan, illustrée sur les figures 4 et 5 (cette dernière figure étant une vue plus détaillée d'une portion de la figure 4), permet l'orientation automatique correcte du support 11, avec le capteur 10, par le conducteur lorsqu'il règle son rétroviseur ou lorsque celui-ci est déjà réglé, et donc de la face réceptrice 10a du capteur 10 pour qu'elle reçoive l'image du visage du conducteur en place, son axe optique d'entrée 10b étant dirigé vers la tête du conducteur en place du fait de l'angle entre le miroir 9 et le support 11 du capteur 10.

A cet effet l'articulation pour le support 11 comprend deux tiges 12 et 13 articulées librement entre elles par une rotule 14a (figure 4) ou un manchon 14b (figure 5.). La tige 12 est fixée à une portion 5 de la carrosserie par une de ses extrémités et traverse le boîtier du rétroviseur 8 grâce à la rotule 15 (constituée par une bille et deux calottes sensiblement hémisphériques) avant de pénétrer par son autre extrémité dans le manchon 14b ou être fixée à la rotule 14a, tandis que la tige 13 porte rigidement, à une extrémité, le support 11 du capteur 10 et traverse l'étrier 16 du rétroviseur 8 grâce à une rotule creuse 17 (à bille traversée par un canal dans lequel est engagée la tige 13 et tournant dans deux calottes sensiblement hémisphériques portées par l'étrier 16) avant de rejoindre par son autre extrémité la rotule 14a ou le manchon 14b.

Une telle articulation, qui maintient en permanence un angle approprié entre le miroir 9 et le support 11, permet à la fois l'orientation habituelle du rétroviseur intérieur par le conducteur et l'orientation du support 11 du capteur 10 pour que la face 10a de ce capteur reçoive l'image d'au moins le visage du conducteur en place lorsque le rétroviseur est convenablement orienté.

Le capteur optoélectronique 10 débite par un conducteur 18 dans une unité électronique d'analyse 19 (avantageusement constituée par un boîtier à puce ou puces logé

à l'intérieur du rétroviseur 8) le signal vidéo qu'il élabore à partir de l'image qu'il reçoit sur sa face 10a.

On peut prévoir des diodes électroluminescentes 20 pour émettre, en direction du conducteur en place, lorsque le rétroviseur est correctement orienté, un rayonnement infrarouge apte à éclairer au moins le visage de conducteur en place, lorsque la lumière d'ambiance (y compris celle du tableau de bord) est insuffisante pour le fonctionnement correct du capteur 10, qui dans ce cas doit être sensible au rayonnement infrarouge, et de son unité électronique 19 ; l'excitation, éventuellement progressive, de ces diodes est, par exemple, contrôlée par l'unité électronique 19 grâce à une cellule photoélectrique (non représentée) ou en réponse à des signaux de pixels (dans le signal vidéo) d'intensité insuffisante (comme représenté schématiquement par le conducteur 21).

L'alarme activée, en cas d'endormissement du conducteur, par l'unité électronique 19 est illustrée schématiquement en 22 sur le figure 4, sur laquelle on n'a pas illustré les alimentations du capteur 10, de l'unité électronique 19 et des diodes 20, pour simplifier cette figure.

L'unité 19 pourrait, en variante, être disposée hors du boîtier du rétroviseur.

On va maintenant exposer le traitement, dans l'unité électronique d'analyse 19, du signal vidéo issu du capteur optoélectronique 10 (à micro-caméra électronique ou capteur MOS avec lentille incorporée suivie d'une unité électronique), ce signal vidéo comportant une succession de trames correspondantes (de même nature) à la cadence de 50 ou 60 telles trames par seconde (soit les trames paires ou bien impaires dans le cas d'un signal à deux trames entrelacées par image, soit les trames uniques dans le cas d'un signal à une seule trame par image) ; ce traitement a pour objet de réaliser la surveillance de la vigilance du conducteur en place en déterminant, en temps réel et en continu, la durée des clignements de ses yeux et en déclenchant, en cas de tendance du conducteur à l'endormissement (révélée par la variation de cette durée), un signal d'alarme apte à éveiller celui-ci.

Le procédé et le dispositif, selon la présente invention mettant en œuvre, pour repérer et localiser une zone en mouvement (à savoir successivement le conducteur, son visage et ses yeux, en particulier ses paupières) et déterminer la direction et éventuellement la vitesse de ce mouvement, le procédé et le dispositif selon les demandes de brevet sus-visées, dont les descriptions sont incorporées dans la présente description détaillée par référence, il est utile de résumer le processus décrit dans ces demandes de brevet.

Dans ces demandes, le signal vidéo (produit par une caméra vidéo ou autre capteur), qui comprend une succession de trames de même nature (constituées par les trames correspondantes, soit paires, soit impaires, dans le cas d'un système vidéo à deux trames entrelacées par image, soit les trames successives dans le cas d'un système vidéo à trame unique par image), est traité pour successivement

- déduire, des variations de la valeur ou intensité de chaque pixel entre une trame et la trame correspondante antérieure,
  - d'une part, un signal binaire, noté *DP*, dont les deux valeurs possibles sont représentatives, l'une, d'une variation significative de la valeur du pixel et, l'autre, d'une non-variation significative de cette valeur, valeurs notées par exemple «1» et «0» respectivement, et
  - d'autre part, un signal numérique, noté *CO*, à nombre réduit de valeurs possibles, ce signal étant représentatif de la grandeur de cette variation de la valeur du pixel ;
- répartir suivant une matrice, par roulement, des valeurs de ces deux signaux *DP* et *CO* pour une même trame qui défile à travers la matrice ; et
- déduire, de cette répartition matricielle, le déplacement recherché et ses paramètres (localisation, direction et vitesse).

Cette dernière opération de détection du déplacement met en préférence en œuvre, selon ces demandes de brevet précitées,

- la formation d'histogrammes, suivant deux axes, par exemple *Ox* et *Oy* orthogonaux, d'au moins les signaux *DP* et *CO*, répartis matriciellement dans l'opération précédente, et
- le repérage, dans chacun des histogrammes relatifs à *DP* et *CO*, d'un domaine de variation significative de *CO* avec simultanément *DP* = «1».

La présente invention, réalise successivement, par mise en œuvre du procédé et dispositif selon les demandes de brevet précitées, dont on vient de résumer le processus,

- dans une phase préliminaire, la détection de la présence d'un conducteur en place ;
- dans une première phase, le cadrage du visage du conducteur dans les trames de même nature, ou correspondantes, successives du signal vidéo ;
- dans une deuxième phase, le cadrage des yeux du conducteur à l'intérieur du cadrage du visage ;



- dans une troisième phase, la détermination des durées successives des clignements des yeux du conducteur, et éventuellement la détermination des intervalles de temps séparant deux clignements successifs ;
- dans une quatrième phase, la comparaison des durées des clignements à un certain seuil, avec génération d'un signal d'alarme apte à éveiller le conducteur dès que cette comparaison révèle le dépassement vers le haut de ce seuil par cette durée, et éventuellement la comparaison des variations temporelle des intervalles de temps entre deux clignements successifs à un autre seuil, avec génération d'un signal d'alarme renforcé dès que cette comparaison révèle le dépassement vers le haut de ce dernier seuil.

On va décrire maintenant plus en détail la réalisation de chacune de ces cinq phases par le procédé et le dispositif selon l'invention.

La phase préliminaire, qui détecte la présence d'un conducteur en place et amorce la première phase de cadrage du visage, est déclenchée par un contacteur actionné manuellement ou autrement, notamment par mise en œuvre des procédé et dispositif des demandes de brevet précitées ; elle commence effectivement avec le réglage du rétroviseur pour orienter la face avant 9a du miroir sans tain 9 de celui-ci (figure 4) vers le conducteur afin qu'il aperçoive dans ce miroir la rue ou route derrière lui, au cas il y a besoin d'un tel réglage.

La figure 6 illustre, entre les directions 23a et 23b, le champ 23 du capteur 10, la tête T du conducteur devant se trouver, du fait du réglage du rétroviseur intérieur 8, tel que décrit avec référence aux figures 4 et 5, à l'intérieur et dans la zone centrale de ce champ conique 23. Ce champ peut être relativement étroit, étant donné que les déplacements de la tête T du conducteur au cours de la conduite sont limités (sauf rares exceptions) ; la limitation du champ améliore la sensibilité du dispositif étant donné que l'image du visage du conducteur, qui est reçue par la face 10a du capteur correctement orienté en même temps que le miroir 9, occupe alors une place relativement importante dans les trames du signal vidéo ; elle est donc représentée par un nombre de pixels qui est une fraction notable du nombre total des pixels par trame.

Sur la figure 6 on retrouve les directions ou rayons lumineux 1, 2a et 2b de la figure 3.

La mise en place du conducteur est avantageusement détectée par les déplacements de sa tête, en particulier de son visage, pour venir en position de conduite, par mise en

œuvre du procédé et du dispositif selon les deux demandes de brevet précitées qui permettent de détecter les déplacements, comme rappelé brièvement ci-dessus.

En fait l'arrivée du conducteur à sa place et le déplacement de sa tête *T* en résultant sont révélés par le nombre important de pixels du signal vidéo pour lesquels le signal binaire *DP* a la valeur «1» correspondant à une variation significative de la valeur du pixel  
5 entre deux trames correspondantes successives et le signal numérique *CO* a une valeur relativement élevée.

Le rapport du nombre de tels pixels (avec *DP* et *CO* ayant les valeurs définies ci-dessus) au nombre total de pixels d'une trame, lors de la mise en place du conducteur,  
10 dépend de la dimension du champ de vision du capteur de part et d'autre de la tête *T* en place pour la conduite. En cas de champ de vision étroit (angle réduit entre 23a et 23b figure 6), on peut considérer par exemple, que si plus de la moitié des pixels «en déplacement» d'une trame ont un *DP* et un *CO* avec les valeurs sus-avancées, il y a mise en place du conducteur. On peut alors considérer un seuil de 50 % entre le nombre de  
15 pixels «en déplacement» et le nombre total de pixels d'une trame et dans ce cas la phase préliminaire se termine par la production, lorsque ce seuil est dépassé vers le haut, d'un drapeau «1» de présence qui amorce la suite du traitement du signal vidéo, en commençant par la première phase. Bien entendu le seuil retenu pour le déclenchement du drapeau «1» peut être différent de 50 %, en tenant compte du champ de vision du capteur 10.

20 En variante, le drapeau «1» de présence amorçant la première phase peut être produit par une commande externe à l'unité électronique 19, mais déclenchant celle-ci, par exemple provoquée par l'actionnement de la clé de contact, le bouclage de la ceinture de sécurité du conducteur ou le fléchissement du siège du conducteur sous son poids.

Lorsque la présence du conducteur a été révélée et le drapeau «1» de présence  
25 généré, la première phase de traitement du signal vidéo peut commencer. Elle consiste, comme indiqué précédemment, à cadrer le visage du conducteur dans le signal vidéo en éliminant les portions superflues, en haut, en bas, à droite et à gauche de la tête dans l'image perçue par le détecteur 10.

A cet effet, par mise en œuvre du procédé et du dispositif selon l'invention, ce sont  
30 les déplacements horizontaux, c'est-à-dire de la droite vers la gauche et inversement, qui sont détectés, car la tête d'un conducteur a tendance à se déplacer horizontalement plutôt que verticalement, c'est-à-dire de haut en bas et inversement.

On extrait, donc, du flot des données représentées dans les trames correspondantes successives du signal vidéo, un signal de déplacement horizontal, en position, sens et éventuellement vitesse, grâce à la matrice roulante des valeurs de  $DP$  et  $CO$ , et on l'analyse par sélection suivant deux axes de coordonnées privilégiés, par exemple les axes classiques  $Ox$  et  $Oy$  des coordonnées cartésiennes, par mise en œuvre des moyens de formation  
5 d'histogrammes des demandes de brevet précitées.

La comptabilisation, en fin de trames, des pixels représentatifs d'un déplacement horizontal permet de détecter des pics de déplacement le long des bords du visage, pour lesquels les variations de luminosité, donc de valeur de pixel, sont les plus importantes,  
10 aussi bien en projection horizontale suivant  $Ox$  qu'en projection verticale suivant  $Oy$  par exemple.

Ceci est illustré sur la figure 7 sur laquelle on a représenté les axes  $Ox$  et  $Oy$ , ainsi que les histogrammes  $24x$ , suivant  $Ox$ , et  $24y$ , suivant  $Oy$ , c'est-à-dire en projection horizontale et verticale respectivement.

15 Les pics  $25a$  et  $25b$ , de l'histogramme  $24x$ , et  $25c$  et  $25d$ , de l'histogramme  $24y$ , délimitent, par leur coordonnées respectives  $26a$ ,  $26b$ ,  $26c$ ,  $26d$ , un cadre limité par les droites  $Ya$ ,  $Yb$ ,  $Xc$ ,  $Xd$  qui renferme le visage  $V$  du conducteur entouré par les ondulations respectives  $27a$ ,  $27b$ ,  $27c$ ,  $27d$  qui illustrent les légers mouvements du conducteur dans les zones de plus grande variation des intensités des pixels, lors de ses mouvements.

20 Le repérage des coordonnées  $26a$ ,  $26b$ ,  $26c$  et  $26d$ , correspondant aux quatre pics  $25a$ ,  $25b$ ,  $25c$  et  $25d$  des deux histogrammes  $24x$  et  $24y$ , permet donc de mieux définir et cadrer l'emplacement du visage  $V$  du conducteur dans la zone  $Z$  et d'éliminer, pour la suite du traitement du signal vidéo, les portions supérieure, inférieure, de droite et de gauche par rapport au cadre  $Xc$ ,  $Xd$ ,  $Ya$ ,  $Yb$ , comme illustré sur la figure 8 par des zones hachurées  
25 encadrant le visage  $V$ , ce qui permet d'accroître la précision, et éventuellement la cadence, de l'analyse portant sur la zone centrale  $Z$ , non hachurée, encadrée par les droites  $Xc$ ,  $Xd$ ,  $Ya$ ,  $Yb$  et contenant le visage  $V$ .

Cette opération de cadrage du visage entier est renouvelée à intervalles réguliers, par exemple toutes les dix trames du signal vidéo, et les valeurs moyennes (au cours du  
30 temps) des coordonnées  $26a$ ,  $26b$ ,  $26c$ ,  $26d$ , sont déterminées, en redéfinissant le cadre, légèrement variable, mais relativement stable,  $Xc$ ,  $Xd$ ,  $Ya$ ,  $Yb$  autour du visage  $V$ . On constate donc que la position dudit cadre (avec la zone limitée pour l'analyse ultérieure) est très robuste, c'est-à-dire stable au cours du temps.

Un nouveau drapeau «1» de visage cadré est produit après établissement du cadrage du visage  $V$  du conducteur.

La production de ce drapeau déclenche la deuxième phase, qui consiste à réduire encore plus le cadre du traitement, à savoir à celui des yeux du conducteur.

5 Cette deuxième phase comporte, de préférence, une opération préliminaire consistant à utiliser, dans l'unité électronique 19, le rapport anthropométrique habituel entre la zone des yeux et l'ensemble du visage chez un être humain, notamment dans le sens vertical, la zone des yeux occupant seulement une portion limitée du visage entier.

L'unité électronique 19 détermine alors, dans cette opération préliminaire, par ratio  
10 un cadre  $Z'$  plus limité, incluant les yeux  $U$  du conducteur, dans le cadre précédent  $Z$  du visage  $V$ , limité par  $Ya, Yb, Xc, Xd$ , ce cadre  $Z'$  étant, comme illustré sur la figure 9 défini par les droites  $Y'a, Y'b, X'c$  et  $X'd$  à l'intérieur du cadre  $Ya, Yb, Xc, Xd$  (zone  $Z$ ).

On élimine ainsi les zones hachurées externes (simples hachures) sur la figure 9 pour ne conserver que le cadre  $Z'$ , ce qui facilite le cadrage définitif des yeux dans la  
15 deuxième phase et augmente sa précision et la vitesse de sa détermination.

Après la fin de cette opération préliminaire si elle existe, ce qui génère un drapeau «1» de cadrage grossier des yeux, ou directement après la première phase de traitement, c'est-à-dire respectivement en réponse à l'apparition du drapeau «1» de cadrage grossier des yeux ou du drapeau «1» de visage cadré respectivement, l'unité électronique 19  
20 effectue la deuxième phase de cadrage effectif plus serré des yeux du conducteur en détectant, dans la matrice des  $DP$  et  $CO$ , les emplacements de pixels pour lesquels  $DP = 1$  et  $CO$  présente une valeur élevée, notamment pour des déplacements dans le sens vertical du fait que les paupières clignent de haut en bas et inversement.

Lorsque le nombre de tels emplacements de pixels atteint un certain seuil dans le  
25 cadre  $Y'a, Y'b, X'c, X'd$  (zone  $Z'$ ) dans le cas où l'opération préliminaire est prévue ou dans le cadre  $Ya, Yb, Xc, Xd$  (zone  $Z$ ) en l'absence d'une telle opération préliminaire, ce seuil étant par exemple de 20 % par rapport au nombre total de pixels dans le cadre  $Y'a, Y'b, X'c, X'd$  dans le premier cas et de 10 % par rapport au nombre total de pixels dans le cadre  $Ya, Yb, Xc, Xd$  dans le second cas, un drapeau «1» de cadrage fin des yeux est généré ; ce  
30 drapeau indique en fait que les paupières du conducteur sont actives, car il est provoqué par les clignements des yeux du conducteur ; mouvements dans le sens vertical repérés de la même manière que les déplacements horizontaux du visage du conducteur dans la première phase.

Sur la figure 10 on a illustré le cadre éventuel  $Y'a, Y'b, X'c, X'd$ , définissent la zone  $Z'$  de cadrage grossier des yeux du conducteur, ainsi que les histogrammes  $28x$  selon l'axe  $Ox$  et  $28y$  suivant l'axe  $Oy$  des déplacements verticaux des paupières du conducteur, c'est-à-dire des pixels de la matrice révélant, par leur  $DP$  et leur  $CO$ , de tels déplacements. Ces

5 histogrammes  $28x$  et  $28y$ , qui correspondent aux histogrammes  $24x$  et  $24y$  des déplacements horizontaux du visage du conducteur, illustrés sur la figure 7, déterminent, par leurs pics  $29a, 29b, 29c, 29d$ , des droites horizontales  $X'c$  et  $X'd$  et des droites verticales  $Y'a$  et  $Y'b$  définissant, à l'intérieur de la zone  $Z'$ , une zone  $Z''$  qui encadre les yeux du conducteur dont les déplacements des bords sont indiqués en  $30a$  et  $30b$  pour un

10 œil et  $30c$  et  $30d$  pour l'autre œil.

La position du cadre  $Y'a, Y'b, X'c, X'd$  est réactualisée par détermination des valeurs moyennes au cours du temps, par exemple toutes les dix trames, des coordonnées des pics  $29a, 29b, 29c, 29d$  et, à partir de la production du drapeau «1» de cadrage fin des yeux, ce sont seulement les pixels compris dans le cadre limité de la zone  $Z''$  qui sont

15 traités dans la troisième phase déclenchée par ce drapeau (la zone  $Z''$  étant figurée en blanc sur la figure 9).

Dans cette troisième phase sont déterminées les durées des clignements des yeux, et éventuellement les intervalles de temps séparant deux clignements successifs, en perfectionnant l'analyse des déplacements verticaux des paupières dans la zone  $Z''$  par traitement

20 dans l'unité électronique 19 des portions des trames successives du signal vidéo correspondant à cette zone  $Z''$ , ce qui permet une grande précision.

Sur la figure 11 on a illustré dans un système de coordonnées suivant trois directions orthogonales entre elles, à savoir  $OQ$  sur laquelle on a porté  $CO$ , c'est-à-dire les intensités de la variation de la valeur de pixel, correspondant au mouvement vertical des

25 paupières,  $Ot$  sur laquelle on a porté les intervalles de temps entre deux clignements successifs et  $Oz$  sur laquelle on a porté les durées des clignements, donc trois paramètres différents permettant de déterminer le passage de l'état éveillé à l'état endormi du conducteur. Deux clignements successifs  $C_1$  et  $C_2$  sont représentés sur la figure 11.

La figure 12 illustre par la courbe  $C$ , sur la portion (a), la variation, dans le temps

30 suivant  $Ot$  du nombre de pixels par trame en mouvement vertical significatif (pour lesquels  $DP = 1$  et  $CO$  a une valeur relativement importante), les pics successifs  $P_1, P_2, P_3$  du nombre de pixels en mouvement correspondant à des clignements.

Les trames correspondantes successives relatives à la courbe  $C$  sont représentées, schématiquement et en partie, sur la portion (b) de la figure 12, par des traits verticaux, tels que 31, dont les pics  $P_1, P_2, P_3$  sont encadrés par des rectangles  $R_1, R_2, R_3$  respectivement, les deux portions (a) et (b) de la figure 12 étant disposées, l'une sous l'autre, en synchronisme temporel. Sur cette figure 12 on a représenté enfin les durées des clignements (5,6,5) et les intervalles de temps (14, 17) entre clignements successifs, en nombre de trames, valeurs qui correspondent à l'état éveillé du conducteur.

L'unité électronique 19, dans cette troisième phase, calcule les durées successives des clignements des yeux et les intervalles de temps successifs entre deux clignements consécutifs et fait une analyse statistique bi-dimensionnelle entre les durées successives des clignements et les intervalles entre clignements. Elle établit si les durées des clignements dépassent un certain seuil, par exemple 350 ms, et dans ce cas déclenchent un drapeau «1» de seuil de clignement dépassé et éventuellement si les intervalles de temps entre deux clignements successifs sont relativement constants ou au contraire significativement variables dans le temps, et dans le second cas déclenchent un drapeau «1» d'intervalles entre clignements variables.

Le premier drapeau sert à déclencher une alarme, sonore par exemple, apte à réveiller le conducteur, tandis que le second drapeau renforce l'alarme, par exemple en augmentant le niveau sonore.

L'ordinogramme annexé à titre de planche 6 (figure 13) résume les différentes phases successives.

Le dialogue avec l'extérieur est réalisé, de préférence en mode série (CAN – VAN).

L'ensemble du capteur, de l'électronique associée et du processeur ou calculateur peut-être avantageusement intégré dans une puce électronique (chip) logée dans le rétroviseur interne du véhicule.

Le rétroviseur des figures 4 et 5 convient aussi bien pour un conducteur occupant le siège gauche que le siège droit, pour les pays à conduite à droite, et peut éventuellement être un rétroviseur extérieur, notamment du côté du conducteur.

Il est particulièrement intéressant d'utiliser un capteur de type MOS, qui permet une détermination de la valeur de pixel, position par position de pixel, sans être obligé, comme dans le cas d'un capteur CCD d'extraire les valeurs de pixels ligne par lignes et position par position dans chaque ligne.

Comme représenté sur la figure 14, il est alors possible de réaliser une sélection variable des positions de pixels : au lieu (a) d'examiner toutes les positions pp de pixels sur la totalité de l'image (grand nombre de traitements), on peut (b) examiner seulement certains pixels maillés PP formant un réseau régulier représentant la globalité de l'image  
5 du visage du conducteur et son environnement immédiat (effet de zoom) ; enfin on peut (c) sélectionner une zone particulière ZP, à savoir celle des yeux en traitant seulement les pixels de cette zone.(puissance de traitement constante)

Sur la figure 15, qui est une variante de la figure 9, dont elle reprend les références, on a prévu de sélectionner pour la phase finale de surveillance du conducteur, non  
10 seulement la région des yeux (comme le cas de la figure 9), mais également des narines n du nez N, l'observation des déplacements du contour ou taches sombres des narines permettent d'améliorer le maintien de la zone d'observation incluant les yeux.

Comme il va de soi, l'invention n'est pas limitée au mode de réalisation préféré décrit et illustré, ni à ses variantes mentionnées ci-dessus ; l'invention englobe au contraire  
15 les modifications, variantes et perfectionnement entrant dans le cadre des définitions de l'invention données dans le préambule et les revendications jointes.

## REVENDICATIONS

1. Procédé pour surveiller en continu l'état de vigilance du conducteur d'un véhicule automobile, afin de détecter et prévenir une tendance éventuelle à l'endormissement de celui-ci,
- 5 qui consiste
- à produire un signal vidéo représentatif, en temps réel, des images successives d'au moins le visage du conducteur ;
  - à traiter ce signal, successivement et en continu, pour
- 10
- détecter, dans ce signal, la portion correspondant effectivement à l'image de la tête du conducteur,
  - déterminer la valeur d'un paramètre relatif au clignement des paupières, qui se modifie notablement lors du passage de l'état éveillé à l'état somnolent du conducteur de part et d'autre d'un seuil, et
- 15
- repérer, en temps réel, le franchissement, par la valeur de ce paramètre, de ce seuil représentatif du passage de l'état éveillé à l'état somnolent du conducteur ; et
  - à déclencher, en réponse au franchissement de ce seuil, une alarme apte à réveiller le conducteur ;
- 20 et qui est caractérisé en ce que
- d'une part, le signal vidéo est produit en utilisant un capteur optoélectronique solidaire d'un rétroviseur du véhicule automobile, dimensionné et disposé pour recevoir essentiellement l'image du visage du conducteur en place sur son siège et ayant son axe optique de réception des rayons lumineux dirigé vers la tête du
- 25
- conducteur lorsque le rétroviseur est correctement orienté ; et
  - d'autre part, le traitement dudit signal vidéo consiste, après avoir détecté la présence du conducteur à sa place, à, successivement et en continu ,
- 30
- détecter, à partir d'une analyse des pixels en déplacement entre deux trames successives de même nature dudit signal vidéo, les déplacements horizontaux du conducteur, afin de cadrer le visage de celui-ci dans les trames correspondantes successives du signal vidéo,



- détecter, à partir d'une analyse des pixels en déplacement entre deux trames successives de même nature dudit signal vidéo, les déplacements verticaux dans le visage, ainsi cadré, du conducteur, afin de cadrer les yeux de celui-ci,
  - déterminer, à partir d'une analyse des pixels en déplacement entre deux trames successives de même nature dudit signal vidéo, les durées successives des clignements des yeux, ainsi cadrés, de celui-ci, ces durées constituant le dit paramètre,
  - comparer ces durées successives des clignements, ainsi déterminées, à un seuil représentatif du passage de l'état éveillé à l'état somnolent du conducteur, et
  - déclencher, lorsque les durées de clignement dépassent vers le haut le dit seuil, une alarme apte réveiller le conducteur.
2. Procédé selon la revendication 1, caractérisé en ce que ledit capteur est placé dans le boîtier du rétroviseur derrière la glace de celui-ci qui est constituée par un miroir sans tain, l'axe optique de réception (2a) dudit capteur étant symétrique à un axe (2b) orienté dans le plan vertical médian dudit véhicule, par rapport à un axe (6) orthogonal au dit miroir sans tain.
3. Procédé selon la revendication 1 ou 2, caractérisé en ce qu'on détecte la présence du conducteur à sa place en déterminant le nombre de pixels correspondants dans les trames successives de même nature du signal vidéo pour lesquels un déplacement significatif est détecté et en comparant ce nombre au nombre total de pixels par trame du signal vidéo, afin de déterminer si le rapport entre le nombre de pixels représentant un déplacement et le nombre total de pixels par trame dépasse un seuil représentatif du passage de l'absence de conducteur à sa place à la présence d'un conducteur à sa place.
4. Procédé selon la revendication 1, 2, ou 3 caractérise en ce qu'entre les phases de détection des déplacements horizontaux, afin de cadrer le visage du conducteur, et de détection des déplacements verticaux, afin de cadrer les yeux de celui-ci, on prévoit une phase de cadrage large des yeux en se limitant à une portion du visage cadré englobant les yeux et leur environnement immédiat, par application du rapport anthropométrique entre ladite portion et le visage entier d'une personne.
5. Procédé selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce, simultanément à la phase de détermination des durées des clignements des yeux, on prévoit une phase de détermination des intervalles de temps séparant deux clignements

successifs de ceux-ci et on déclenche une alarme renforcée dès que ces intervalles de temps présentent une irrégularité qui dépasse un seuil déterminé.

6. Procédé selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce qu'on réactualise en continu les données concernant au moins un des paramètres suivants :
  - 5 déplacements horizontaux, déplacements verticaux, durées des clignements des yeux, intervalles entre clignements successifs, afin de perfectionner les approximations des valeurs normales de ces paramètres pour le conducteur effectivement présent et à l'état éveillé.
7. Procédé selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que  
10 les différentes phases successives du procédé sont réalisées au moyen de programmes informatiques successifs portant sur le traitement des valeurs successives des pixels correspondants des trames de même nature du signal vidéo obtenu à partir dudit capteur.
8. Dispositif pour surveiller en continu l'état de vigilance du conducteur d'un véhicule  
15 automobile, afin de détecter et prévenir une tendance éventuelle à l'endormissement de celui-ci, qui met en œuvre le procédé selon l'une quelconque des revendications 1 à 7 et qui est caractérisé en ce qu'il comprend, en combinaison :
  - a) un capteur optoélectronique (10), qui, en combinaison avec une électronique associée (19), élabore, en réponse à la réception de rayons lumineux, un signal vidéo à trames de  
20 même nature, ou correspondantes, successives, ledit capteur étant solidaire d'un rétroviseur (8) du véhicule automobile et dimensionné et disposé pour recevoir essentiellement l'image du visage du conducteur en place sur son siège et ayant son axe optique (10b) de réception des rayons lumineux dirigé vers la tête (T) du conducteur lorsque le rétroviseur est correctement orienté ; et
  - 25 b) au moins d'un circuit intégré comportant
    - des moyens pour détecter la présence du conducteur à sa place dans le véhicule, et pour élaborer un signal de présence ;
    - des moyens, activés par ce signal de présence, pour détecter, à partir d'une analyse des pixels en déplacement entre deux trames successives de même nature dudit  
30 signal vidéo, les déplacements horizontaux de dit conducteur, afin de cadrer le visage (V) de celui-ci dans les trames successives de même nature dudit signal vidéo, et pour élaborer un signal de fin de cadrage de visage ;

- des moyens, activés par ledit signal de fin de cadrage du visage, pour détecter, à partir d'une analyse des pixels en déplacement entre deux trames successives de même nature de la portion des trames successives de même nature dudit signal vidéo correspondant au cadrage du visage, les déplacements verticaux dans le visage, ainsi cadré, du conducteur, afin de cadrer les yeux (U) de celui-ci dans ladite portion des trames de ce signal, et pour élaborer un signal de fin de cadrage des yeux du conducteur ;
  - des moyens, activés par ledit signal de fin de cadrage des yeux, pour déterminer, à partir d'une analyse des pixels en déplacement entre deux trames successives de même nature de la portion des trames successives de même nature dudit signal vidéo correspondant au cadrage des yeux, les durées successives des clignements des yeux du conducteur ;
  - des moyens pour comparer ces durées successives des clignements, ainsi déterminées, à un seuil représentatif du passage de l'état éveillé à l'état somnolent du conducteur ; et
  - des moyens pour déclencher, lorsque les durées des clignements dépassent ledit seuil, une alarme (22) apte à réveiller le conducteur.
9. Dispositif selon la revendication 8, caractérisé en ce que ledit capteur (10) est placé dans le boîtier du rétroviseur (8) derrière le miroir de celui-ci, qui est un miroir (9) sans tain, ledit capteur (10) étant porté par une première extrémité d'une première tige (13) traversant, à travers une rotule (17), un étrier (16) porté par le boîtier du rétroviseur (8), à l'intérieur de celui-ci, la seconde extrémité de cette tige (13) étant articulée librement, au moyen d'un joint (14a,14b), à la première extrémité d'une seconde tige (12) traversant, à travers une rotule (15), le boîtier du rétroviseur (8), tandis que la seconde extrémité de ladite seconde tige (12) est fixée à la carrosserie du véhicule (en 5) au dessus du pare-brise, de manière que l'axe optique de réception (2a) du dit capteur soit symétrique à un axe (2b) orienté dans le plan vertical médian dudit véhicule, par rapport à un axe orthogonal (6) au dit miroir sans tain.
10. Dispositif selon la revendication 8 ou 9, caractérisé en ce que lesdits moyens pour détecter la présence du conducteur à sa place et pour élaborer un signal de présence sont constitués par des moyens pour déterminer le nombre de pixels dans les trames successives de même nature dudit signal vidéo pour lesquels un déplacement significatif est détecté, des moyens pour comparer ledit nombre au nombre total de

pixels par trame du signal vidéo, afin de déterminer si le rapport entre le nombre de pixels correspondant à un déplacement et le nombre total de pixels par trame dépasse un seuil représentatif du passage de l'état d'absence de conducteur à sa place à l'état de présence d'un conducteur à sa place.

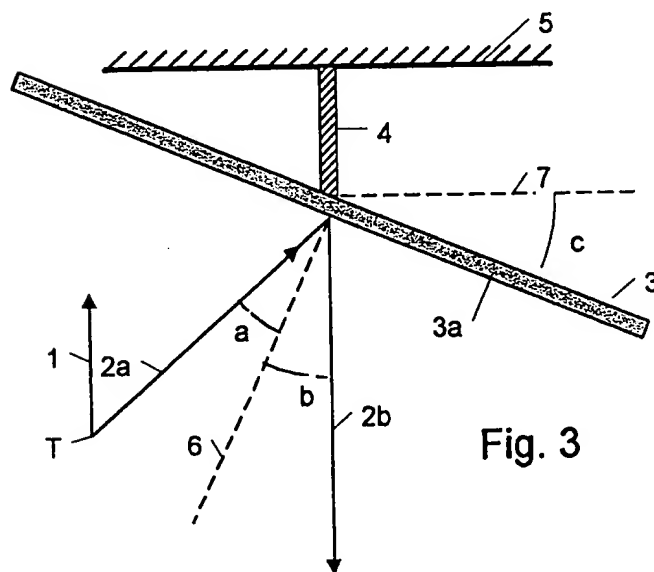
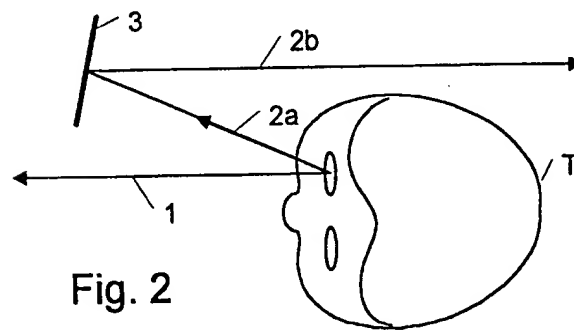
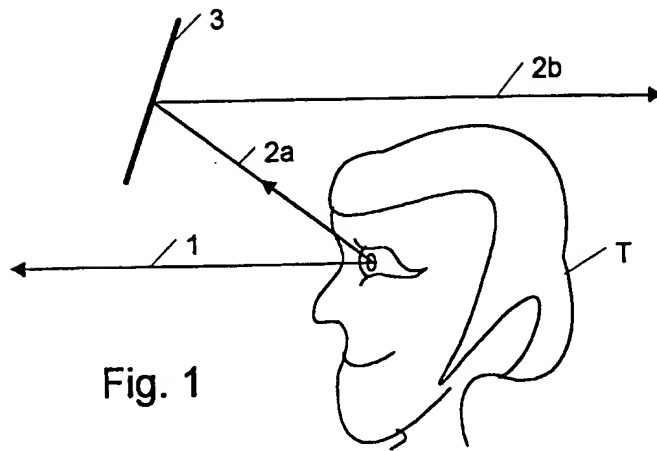
- 5 11. Dispositif selon la revendication 8, 9 ou 10, caractérisé en ce qu'il comprend en outre des moyens, activés par ledit signal de fin de cadrage du visage, pour sélectionner, dans ladite portion des trames successives dudit signal vidéo correspondant au cadrage du visage, une portion réduite correspondant à un cadrage large, ou grossier, des yeux du conducteur englobant les yeux et leur environnement immédiat par application du
- 10 rapport anthropométrique entre ledit cadrage large et le visage entier d'une personne et des moyens pour élaborer un signal de fin de cadrage large des yeux, ce signal activant lesdits moyens pour détecter les déplacements verticaux dans le visage du conducteur.
12. Dispositif selon l'une quelconque des revendications 8 à 11, caractérisé en ce qu'il comporte des moyens, fonctionnant en parallèle avec lesdits moyens pour déterminer
- 15 les durées successives des clignements des yeux et donc activés par ledit signal de fin de cadrage des yeux, pour déterminer les intervalles de temps séparant deux clignements successifs et pour déclencher une alarme renforcée dès que ces intervalles de temps présentent une irrégularité qui dépasse un seuil déterminé.
13. Dispositif selon l'une quelconque des revendications 8 à 12, caractérisé en ce qu'il
- 20 comporte des moyens pour réactualiser en continu les données concernant au moins un des paramètres suivants : déplacements horizontaux, déplacements verticaux, durées des clignements des yeux, intervalles entre clignements successifs, afin de perfectionner les approximations des valeurs normales du paramètre impliqué pour le conducteur effectivement présent et à l'état éveillé.
- 25 14. Dispositif selon l'une quelconque des revendications 8 à 13, caractérisé en ce que ledit ensemble capteur opto-électronique(10) – unité électronique (19) produit un signal vidéo comportant une succession de trames correspondantes de même nature à succession de lignes constituées par une succession de pixels et traite le dit signal vidéo pour successivement :
- 30 - déduire, des variations de la valeur ou intensité de chaque pixel entre une trame et la trame correspondante antérieure,

- d'une part, un signal binaire, noté DP, dont les deux valeurs possibles sont représentatives, l'une, d'une variation significative de la valeur du pixel et, l'autre, d'une non-variation significative de cette valeur, et
  - d'autre part, un signal numérique, noté CO, à nombre réduit de valeurs possibles, ce  
5 signal étant représentatif de la grandeur de cette variation de la valeur du pixel ;
  - répartir suivant une matrice, par roulement, des valeurs de ces deux signaux DP et CO pour une même trame qui défile à travers la matrice ; et
  - déduire, de cette répartition matricielle, le déplacement recherché et ses paramètres de localisation et de direction.
- 10 15. Dispositif selon l'une quelconque des revendications 8 à 14, caractérisé en ce que ledit capteur (10), ladite électronique associée (19) et ledit circuit intégré sont constituées par une puce électronique (chip) disposée à l'intérieur du boîtier du rétroviseur (8).
16. Rétroviseur de véhicule automobile, caractérisé en ce que son miroir est constitué par une glace sans tain (9) et en ce qu'il comporte, derrière cette glace, un capteur opto-  
15 électronique (10) qui coopère avec une unité électronique (19), produit un signal vidéo comportant une succession de trames correspondantes de même nature à succession de lignes constitué par une succession de pixels et traite le dit signal video pour successivement :
- déduire, des variations de la valeur ou intensité de chaque pixel entre une trame et la  
20 trame correspondante antérieure,
  - d'une part, un signal binaire, noté DP, dont les deux valeurs possibles sont représentatives, l'une, d'une variation significative de la valeur du pixel et, l'autre, d'une non-variation significative de cette valeur, et
  - d'autre part, un signal numérique, noté CO, à nombre réduit de valeurs possibles, ce  
25 signal étant représentatif de la grandeur de cette variation de la valeur du pixel ;
  - répartir suivant une matrice, par roulement, des valeurs de ces deux signaux DP et CO pour une même trame qui défile à travers la matrice ;
  - déduire, de cette répartition matricielle, le déplacement recherché et ses paramètres de localisation et de direction ; et
  - 30 - déclencher un dispositif d'alarme (22) dès que ladite unité détermine que les mouvements verticaux des paupières d'une personne regardant la face avant (9a) de ladite glace correspondent à une durée des clignements des yeux qui dépasse un seuil

prédéterminé inclus dans l'intervalle temporel compris entre la durée des clignements d'une personne éveillée et celle d'une personne qui somnole..

17. Rétroviseur de véhicule automobile selon la revendication 16, caractérisé en ce que ledit capteur (10) ), ladite électronique associée (19) et ledit circuit intégré sont
- 5 constituées par une puce électronique (chip) disposée à l'intérieur du boîtier du rétroviseur (8).
18. Rétroviseur de véhicule automobile selon la revendication 16 ou 17, caractérisé en ce qu'il porte en outre au moins une diode (20) électroluminescente au moins dans l'infra-
- 10 rouge qui est activée au moins lorsque la luminosité ambiante devient insuffisante pour éclairer le visage du conducteur et en ce que ledit capteur optoélectronique (10) est sensible entre autres, aux radiations infra-rouges émises par ladite diode.

1/6



2/6

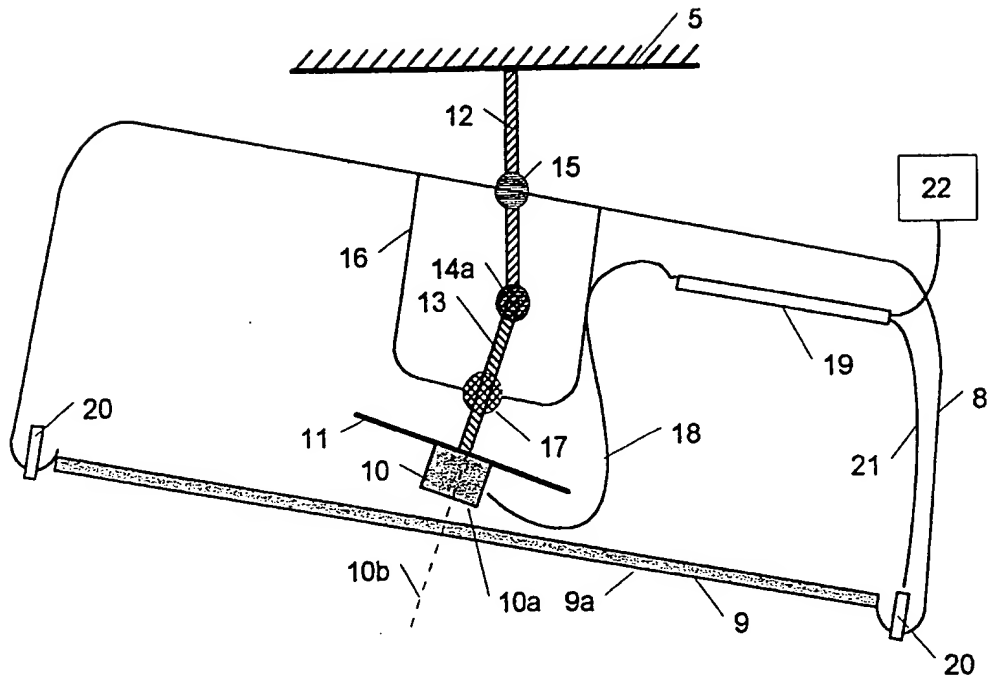


Fig. 4

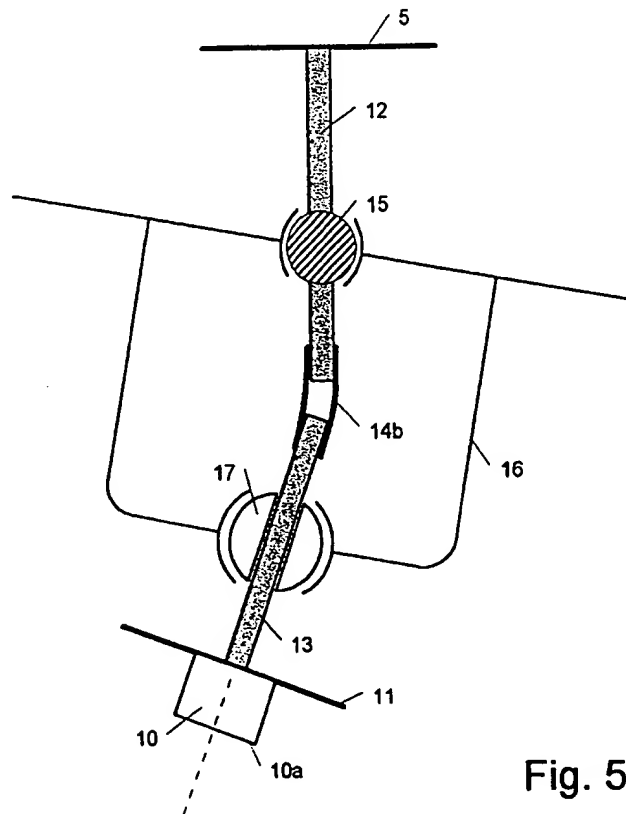


Fig. 5



3/6

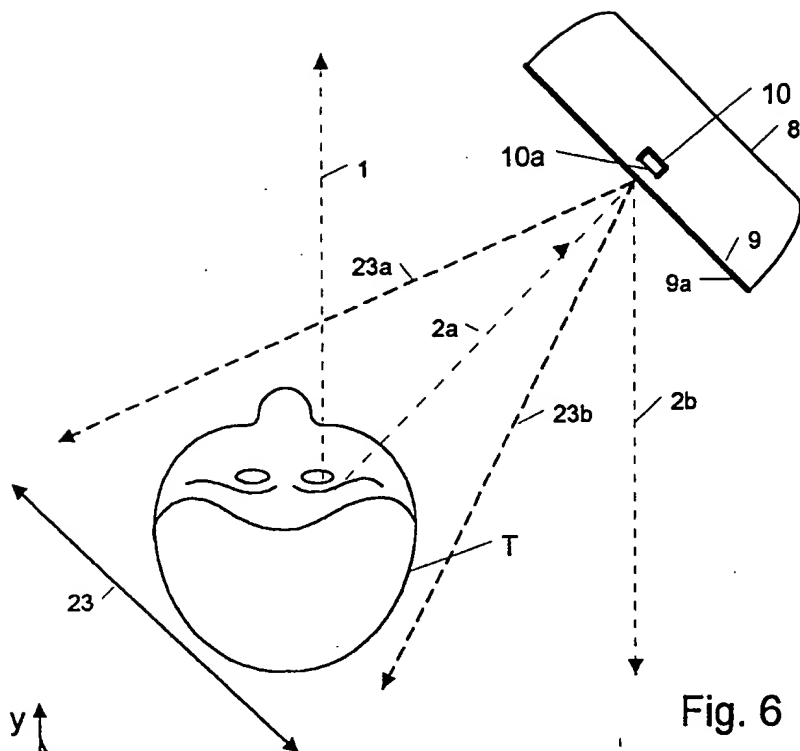


Fig. 6

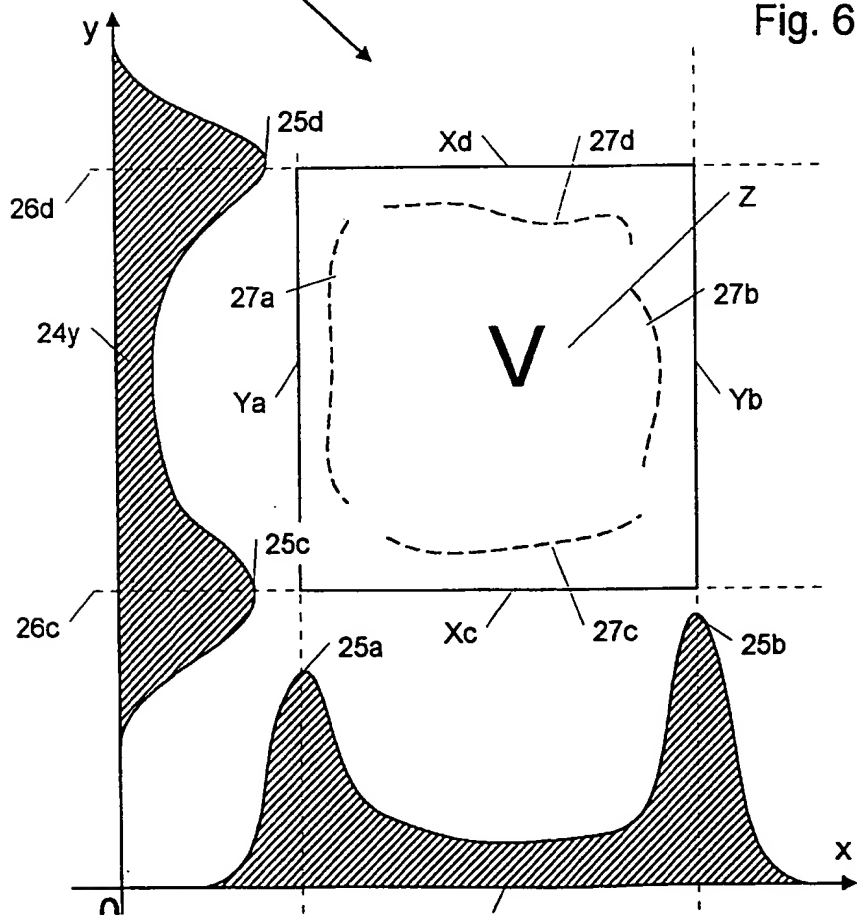


Fig. 7

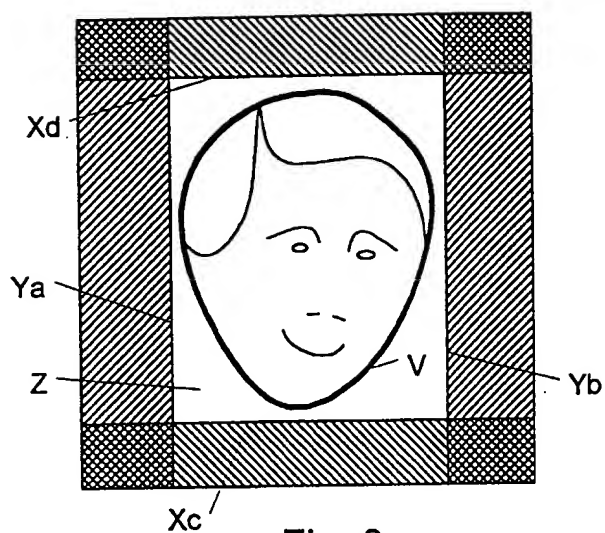


Fig. 8

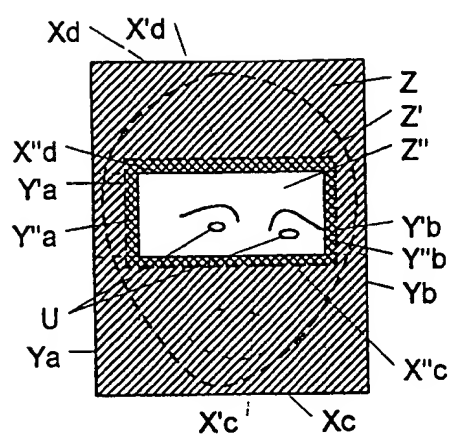


Fig. 9

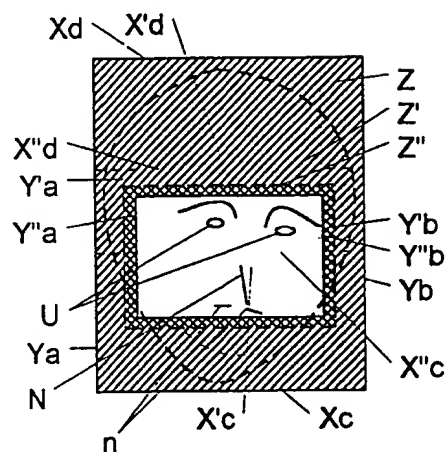


Fig. 15

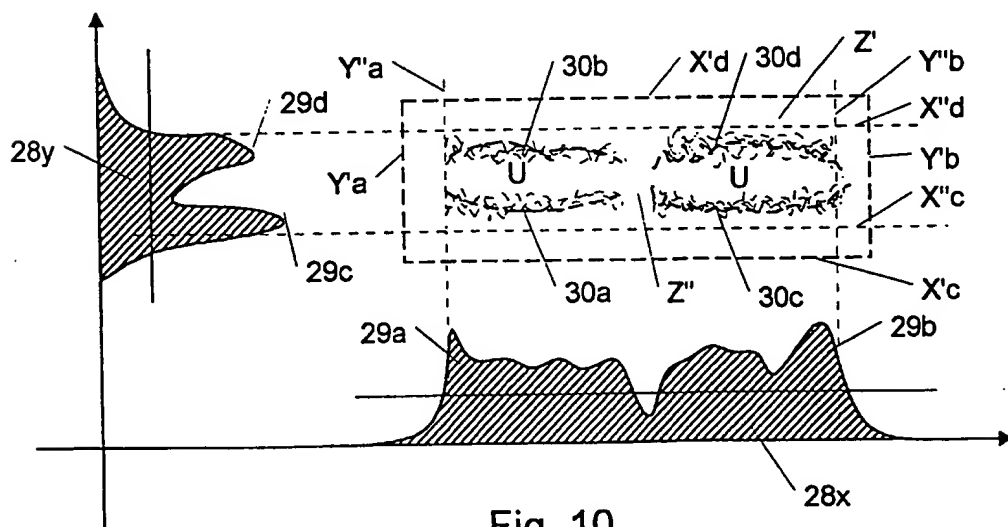


Fig. 10

5/6

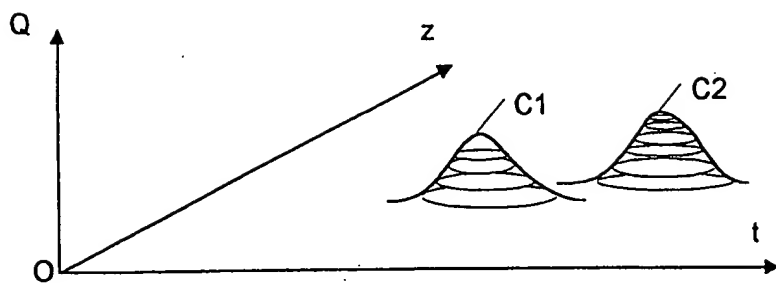


Fig. 11

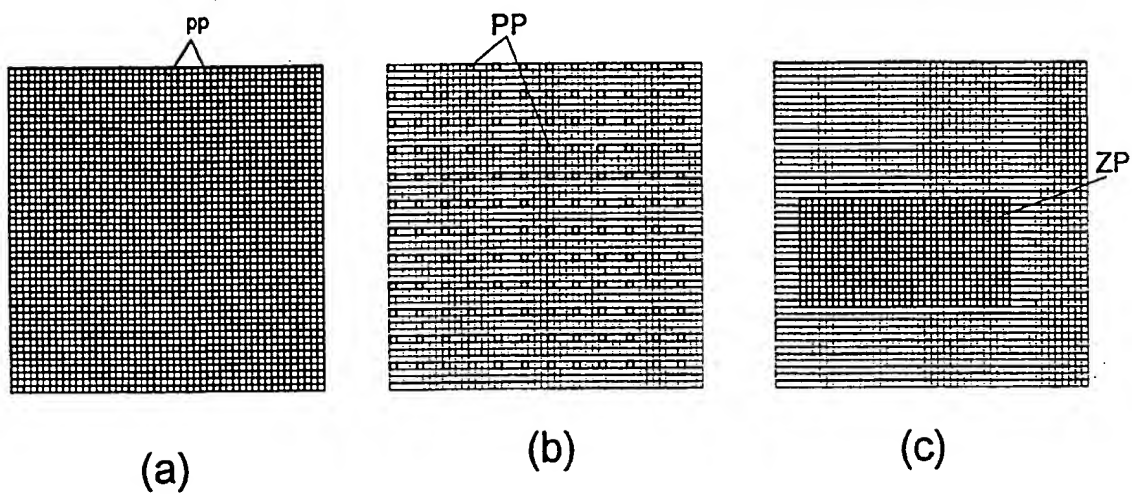


Fig. 14

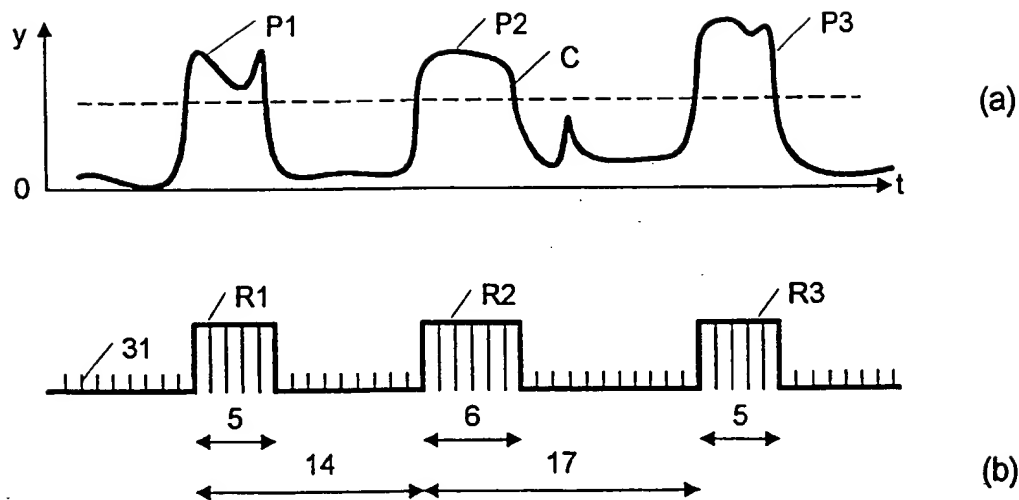


Fig. 12

6/6

## ORGANIGRAMME DE L'INVENTION

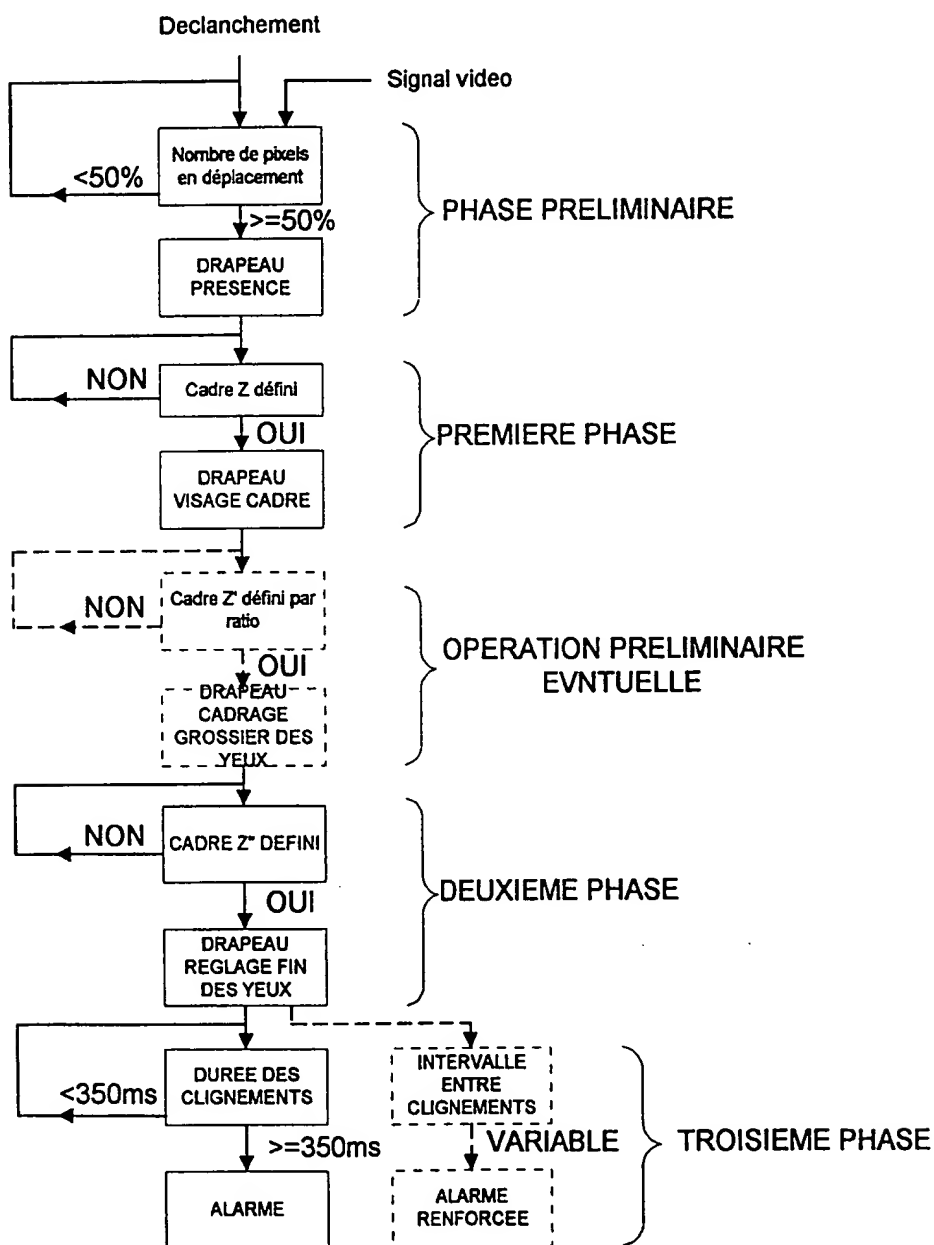


Fig. 13

# INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PCT/FR 99/00060

## A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

IPC 6 G08B21/00

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

## B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

IPC 6 G08B

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

## C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
Y	DE 197 15 519 A (MITSUBISHI) 6 November 1997 see the whole document ---	1-18
Y	WO 97 01246 A (STEED VAN P.) 9 January 1997 see abstract ---	1-18
A	UENO H ET AL: "DEVELOPMENT OF DROWSINESS DETECTION SYSTEM" PROCEEDINGS OF THE VEHICLE NAVIGATION AND INFORMATION SYSTEMS CONFERENCE, YOKOHAMA, AUG. 31 - SEPT. 2, 1994, 31 August 1994, pages 15-20, XP000641294 INSTITUTE OF ELECTRICAL AND ELECTRONICS ENGINEERS -----	1-18

☐ Further documents are listed in the continuation of box C.

☒ Patent family members are listed in annex.

### \* Special categories of cited documents:

- "A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- "E" earlier document but published on or after the international filing date
- "L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- "O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- "P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

- "T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
- "X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
- "Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.
- "&" document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

19 Apr11 1999

Date of mailing of the international search report

23/04/1999

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2  
NL - 2280 HV Rijswijk  
Tel. (+31-70) 340-2040. Tx. 31 651 epo nl,  
Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Sgura, S

# INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

Intern. Application No

PCT/FR 99/00060

Patent document cited in search report	Publication date	Patent family member(s)	Publication date
DE 19715519 A	06-11-1997	JP 9277849 A	28-10-1997
		FR 2747346 A	17-10-1997
		US 5786765 A	28-07-1998
<hr/>			
WO 9701246 A	09-01-1997	AU 6480896 A	22-01-1997
<hr/>			

# RAPPORT DE RECHERCHE INTERNATIONALE

Dém. Internationale No  
PCT/FR 99/00060

A. CLASSEMENT DE L'OBJET DE LA DEMANDE  
CIB 6 G08B21/00

Selon la classification internationale des brevets (CIB) ou à la fois selon la classification nationale et la CIB

## B. DOMAINES SUR LESQUELS LA RECHERCHE A PORTE

Documentation minimale consultée (système de classification suivi des symboles de classement)  
CIB 6 G08B

Documentation consultée autre que la documentation minimale dans la mesure où ces documents relèvent des domaines sur lesquels a porté la recherche

Base de données électronique consultée au cours de la recherche internationale (nom de la base de données, et si réalisable, termes de recherche utilisés)

## C. DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS

Catégorie *	Identification des documents cités, avec, le cas échéant, l'indication des passages pertinents	no. des revendications visées
Y	DE 197 15 519 A (MITSUBISHI) 6 novembre 1997 voir le document en entier ---	1-18
Y	WO 97 01246 A (STEED VAN P.) 9 janvier 1997 voir abrégé ---	1-18
A	UENO H ET AL: "DEVELOPMENT OF DROWSINESS DETECTION SYSTEM" PROCEEDINGS OF THE VEHICLE NAVIGATION AND INFORMATION SYSTEMS CONFERENCE, YOKOHAMA, AUG. 31 - SEPT. 2, 1994, 31 août 1994, pages 15-20, XP000641294 INSTITUTE OF ELECTRICAL AND ELECTRONICS ENGINEERS -----	1-18

☐ Voir la suite du cadre C pour la fin de la liste des documents

☒ Les documents de familles de brevets sont indiqués en annexe

### \* Catégories spéciales de documents cités:

- "A" document définissant l'état général de la technique, non considéré comme particulièrement pertinent
- "E" document antérieur, mais publié à la date de dépôt international ou après cette date
- "L" document pouvant jeter un doute sur une revendication de priorité ou cité pour déterminer la date de publication d'une autre citation ou pour une raison spéciale (telle qu'indiquée)
- "O" document se référant à une divulgation orale, à un usage, à une exposition ou tous autres moyens
- "P" document publié avant la date de dépôt international, mais postérieurement à la date de priorité revendiquée

"T" document ultérieur publié après la date de dépôt international ou la date de priorité et n'appartenant pas à l'état de la technique pertinent, mais cité pour comprendre le principe ou la théorie constituant la base de l'invention

"X" document particulièrement pertinent; l'invention revendiquée ne peut être considérée comme nouvelle ou comme impliquant une activité inventive par rapport au document considéré isolément

"Y" document particulièrement pertinent; l'invention revendiquée ne peut être considérée comme impliquant une activité inventive lorsque le document est associé à un ou plusieurs autres documents de même nature, cette combinaison étant évidente pour une personne du métier

"&" document qui fait partie de la même famille de brevets

Date à laquelle la recherche internationale a été effectivement achevée

19 avril 1999

Date d'expédition du présent rapport de recherche internationale

23/04/1999

Nom et adresse postale de l'administration chargée de la recherche internationale  
Office Européen des Brevets, P.B. 5818 Patentlaan 2  
NL - 2280 HV Rijswijk  
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,  
Fax: (+31-70) 340-3016

Fonctionnaire autorisé

Sgura, S

# RAPPORT DE RECHERCHE INTERNATIONALE

Renseignements relatifs aux membres de familles de brevets

Dém. Internationale No  
PCT/FR 99/00060

Document brevet cité au rapport de recherche	Date de publication	Membre(s) de la famille de brevet(s)	Date de publication
DE 19715519 A	06-11-1997	JP 9277849 A	28-10-1997
		FR 2747346 A	17-10-1997
		US 5786765 A	28-07-1998
WO 9701246 A	09-01-1997	AU 6480896 A	22-01-1997